

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 実用新案登録公報 (Y 2)

(11) 実用新案登録番号

第2531718号

(45) 発行日 平成9年(1997)4月9日

(24) 登録日 平成9年(1997)1月10日

(51) Int. Cl. ⁸

識別記号

庁内整理番号

F I

B62D 25/08

B62D 25/08

F

25/20

25/20

G

請求項の数 4 (全15頁)

(21) 出願番号 実願平2-117781

(22) 出願日 平成2年(1990)11月9日

(65) 公開番号 実開平4-74185

(43) 公開日 平成4年(1992)6月29日

(73) 実用新案権者 999999999

マツダ株式会社

広島県安芸郡府中町新地3番1号

(72) 考案者 井出 芳和

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツ

ダ株式会社内

(74) 代理人 弁理士 大浜 博

審査官 山内 康明

(56) 参考文献 実開 昭63-133473 (J P, U)

実開 昭61-150668 (J P, U)

実開 昭60-11274 (J P, U)

実公 昭60-20534 (J P, Y 2)

(54) 【考案の名称】 自動車の前部車体構造

1

(57) 【実用新案登録請求の範囲】

【請求項1】 車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間が、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に互って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結されており、該クロスメンバーが、車体フロア部に形成されたトンネル部に対して縦方向に延びる第1連結部材を介して連結され、該第1連結部材と前記クロスメンバーと前記トンネル部との間に連続する閉断面部が形成されていることを特徴とする自動車の前部車体構造。

【請求項2】 車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間が、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に互って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成する

2

クロスメンバーにより連結されており、該クロスメンバーが、ダッシュアッパーパネル後面に付設されたダッシュアッパークロスメンバーに対して縦方向に延びる第2連結部材を介して連結され、該第2連結部材と前記クロスメンバーと前記ダッシュアッパークロスメンバーとの間に連続する閉断面部が形成されていることを特徴とする自動車の前部車体構造。

【請求項3】 車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間が、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に互って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結されており、該クロスメンバーが、カウル部前面に付設された閉断面構造のカウルフロントに対して縦方向に延びる第3連結部材を介して連結され、該第3連結部材と前記クロスメンバーと前記カ

3

ウルフロントとの間に連続する閉断面部が形成されていることを特徴とする自動車の前部車体構造。

【請求項 4】前記クロスメンバーの両端が、左右のヒンジピラーに連結されていることを特徴とする前記請求項 1 あるいは 2 記載の自動車の前部車体構造。

【考案の詳細な説明】

(産業上の利用分野)

本願考案は、自動車の前部車体構造に関し、さらに詳しくは、自動車における車室前部を構成する車体構造の改良に関するものである。

(従来の技術)

自動車の前部車体構造において、車体前部両側に配設されるフロントフレーム間を、車室前部を構成するダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延びるクロスメンバーを介して連結し、左右のフロントフレームとクロスメンバーとによってコ字状の剛性枠を形成するようにしたものは、実開平 2-48490 号公報にも開示されているように公知である。

(考案が解決しようとする課題)

上記公知例における如く、左右のフロントフレームとクロスメンバーとによりコ字状の剛性枠を形成するようにした場合、自動車正突時における耐力はある程度確保できるものの、クロスメンバーの中央部における耐力が不十分となるおそれがある。特に、エンジンを車体前部に搭載するタイプの自動車の場合、正突時におけるエンジン後退に対する耐力が不十分となるとともに、ノーズダイブ(即ち、車室前部の沈み込み)を十分に防止できない場合が生じるおそれがある。

本願考案は、上記の点に鑑みてなされたもので、クロスメンバーに対して縦方向の補強を行うことにより、正突時の耐力強化およびノーズダイブの防止を図ることを目的とするものである。

(課題を解決するための手段)

請求項 1 の考案では、上記課題を解決するための手段として、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に亘って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車の前部車体構造において、該クロスメンバーを、車体フロア部に形成されたトンネル部に対して縦方向に延びる第 1 連結部材を介して連結するとともに、該第 1 連結部材と前記クロスメンバーと前記トンネル部との間に連続する閉断面部を形成している。

請求項 2 の考案では、上記課題を解決するための手段として、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に亘って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車前部車体構造におい

4

て、該クロスメンバーを、ダッシュロアパネル後面に付設されたダッシュアップバークロスメンバーに対して縦方向に延びる第 2 連結部材を介して連結するとともに、該第 2 連結部材と前記クロスメンバーと前記ダッシュアップバークロスメンバーとの間に連続する閉断面部を形成している。

請求項 3 の考案では、上記課題を解決するための手段として、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に亘って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車の前部車体構造において、該クロスメンバーを、カウル部前面に付設された閉断面構造のカウルフロントに対して縦方向に延びる第 3 連結部材を介して連結するとともに、該第 3 連結部材と前記クロスメンバーと前記カウルフロントとの間に連続する閉断面部が形成している。

請求項 4 の考案では、上記課題を解決するための手段として、前記請求項 1 あるいは 2 記載の自動車の前部車体構造において、前記クロスメンバーの両端を、左右のヒンジピラーに連結している。

(作用)

請求項 1、2 および 3 の考案では、上記手段によって次のような作用が得られる。

即ち、自動車正突時においてクロスメンバーに作用する力の一部が、縦方向に連続する閉断面部を有する連結部材により受け止められることとなり、正突時の耐力が向上せしめられるとともに、前記連結部材の縦方向補強効果によりノーズダイブも防止される。

請求項 4 の考案では、上記手段によって次のような作用が得られる。

即ち、クロスメンバーの両端部における支持剛性が強化されることとなるため、自動車正突時の耐力がより一層向上せしめられることとなる。

(考案の効果)

請求項 1 の考案によれば、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に亘って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車の前部車体構造において、該クロスメンバーを、車体フロア部に形成されたトンネル部に対して縦方向に延びる第 1 連結部材を介して連結するとともに、該第 1 連結部材と前記クロスメンバーと前記トンネル部との間に連続する閉断面部を形成したので、車体剛性が大幅に向上することは勿論、自動車正突時においてクロスメンバーに作用する力の一部が、縦方向に連続する閉断面部を有する第 1 連結部材により受け止められることとなる結果、正突時の耐力が大幅に向上することとなるため、正突性能の大幅な向上が得られるという実用的な効果がある。ま

10

20

30

40

50

た、前記第 1 連結部材の縦方向補強効果によりノーズダイブも効果的に防止することができるという効果もある。

請求項 2 の考案によれば、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に互って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車の前部車体構造において、該クロスメンバーを、ダッシュ
10 アッパーパネル後面に付設されたダッシュアッパークロスメンバーに対して縦方向に延びる第 2 連結部材を介して連結するとともに、該第 2 連結部材と前記クロスメンバーと前記ダッシュアッパークロスメンバーとの間に連続する閉断面部を形成したので、車体剛性が大幅に向上することは勿論、自動車正突時においてクロスメンバーに作用する力の一部が、縦方向に連続する閉断面部を有する第 2 連結部材により受け止められることとなる結果、正突時の耐力が大幅に向上することとなるため、正突性能の大幅な向上が得られるという実用的な効果がある。また、前記第 2 連結部材の縦方向補強効果によりノ
20 ーズダイブも効果的に防止することができるという効果もある。

請求項 3 の考案によれば、車体前部両側に配設されるフロントフレームの後部間を、ダッシュロアパネルに接合されて車幅方向に延び且つ前記両フロントフレーム間に互って連続する閉断面部を前記ダッシュロアパネルとの間に形成するクロスメンバーにより連結した自動車の前部車体構造において、該クロスメンバーを、カウル部
30 前面に付設された閉断面構造のカウルフロントに対して縦方向に延びる第 3 連結部材を介して連結するとともに、該第 3 連結部材と前記クロスメンバーと前記カウルフロントとの間に連続する閉断面部が形成したので、車体剛性が大幅に向上することは勿論、自動車正突時においてクロスメンバーに作用する力の一部が、縦方向に連続する閉断面部を有する第 3 連結部材により受け止められることとなる結果、正突時の耐力が大幅に向上することとなるため、正突性能の大幅な向上が得られるという実用的な効果がある。また、前記第 3 連結部材の縦方向補強効果によりノーズダイブも効果的に防止することができるという効果もある。

請求項 4 の考案によれば、請求項 1 あるいは 2 記載の自動車の前部車体構造において、前記クロスメンバーの両端を、左右のヒンジピラーに連結したので、クロスメンバーの両端部における支持剛性が強化されることとなる結果、自動車正突時の耐力がより一層向上せしめられることとなり、正突性能向上に大いに寄与するという実用的な効果がある。

(実施例)

以下、添付の図面を参照して、本願考案の幾つかの好適な実施例を説明する。

実施例 1

第 1 図ないし第 4 図には、本願考案の実施例 1 にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 および 4 の考案に対応するものである。なお、図面には、前部車体の右側部分についてのみ示されているが、左側部分も同一構造とされている。

本実施例の場合、車体前部両側に配設されるフロントフレーム 1, 1 の後部間は、ダッシュロアパネル 2 の後面に接合されて車幅方向に延びるクロスメンバー 3 により
10 連結されている。該クロスメンバー 3 は、断面ハット状を呈しており、その両端は、カウルサイドパネル 4 およびヒンジピラー 5 内面にも接合され、ダッシュロアパネル 2、カウルサイドパネル 4 およびヒンジピラー 5 との間で前記両フロントフレーム 1, 1 間に互って連続する閉断面部を構成している。

前記ダッシュロアパネル 2 の下部には、フロアパネル 6 との接合部 2a が形成されており、該接合部 2a からフロアパネル 6 にかけて、トンネル部 7 が形成されている
20 (第 1 図および第 2 図参照)。該トンネル部 7 の下部空間は、ドライブシャフト等の配設スペースとして使用される。

しかして、前記クロスメンバー 3 と前記トンネル部 7 の上面とは、縦方向に延びる第 1 連結部材 8 を介して連結されている。該第 1 連結部材 8 は、断面ハット状を呈しており、クロスメンバー 3 とトンネル部 7 との間を連結した状態において内部に連続する閉断面部が形成され
30 こととなっている (第 1 図、第 2 図および第 4 図参照)。

図面中、符号 9 はダッシュアッパーパネル、10 はカウルパネル、11 は前記ダッシュアッパーパネル 9 の後面に接合されたダッシュアッパークロスメンバー、12 サイドシルである。

上記の如く構成したことにより、車体前部には、左右のフロントフレーム 1, 1 とクロスメンバー 3 とによりコ字状の剛性枠が形成されるとともに、該剛性枠の車幅方向中央部とトンネル部 7 とが第 1 連結部材 8 を介して連結されることとなるため、車体前部構造の剛性が大幅に向上することとなるとともに、自動車正突時における耐力も大幅に向上することとなる。特に、車体前部にエンジンを搭載するタイプ (即ち、フロントエンジンタイプ) の自動車においては、正突時のエンジン後退により生ずる後方移動力の一部を第 1 連結部材が受け持つこととなるため、正突性能の向上が著しくなる。また、クロスメンバー 3 とトンネル部 7 とを縦方向に連続する閉断面部を有する第 1 連結部材 8 で連結するようにしたことにより、上下方向への変形抑止力が増大することとなり、ノーズダイブの防止に大いに寄与することとなる。さらに、本実施例の場合、クロスメンバー 3 の両端部をヒンジピラー 5, 5 に連結するようにしているため、
50 クロスメンバー 3 の支持耐力がさらに向上することとな

る。

実施例2

第5図には、本願考案の実施例2にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項1および4の考案に対応するものである。

本実施例の場合、前記第1連結部材8をフロアパネル6と一体に形成している。このように構成することによって、車体構成部品点数の削減を図っているのである。その他の構成および作用効果は、実施例1と同様なので説明を省略する。

実施例3

第6図には、本願考案の実施例3にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項1および4の考案に対応するものである。

本実施例の場合、前記第1連結部材8は、ダッシュロアパネル2においてクロスメンバー3が接合されている部位の前面側とトンネル部7の下面とを連結せしめている。つまり、第1連結部材8の一端側は、ダッシュロアパネル2を介してクロスメンバー3に接合されることとなっているのである。その他の構成および作用効果は実施例1と同様なので説明を省略する。

実施例4

第7図および第8図には、本願考案の実施例4にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項2および4の考案に対応するものである。

本実施例の場合、前記クロスメンバー3における車幅方向中央部と前記ダッシュアップークロスメンバー11とが、実施例1における第1連結部材8に代えて、縦方向に延びる第2連結部材13を介して連結されている。該第2連結部材13も、断面ハット状を呈しており、クロスメンバー3とダッシュアップークロスメンバー11との間を連結した状態において内部に閉断面が形成されこととなっている（第8図参照）。その他の構成は実施例1と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、車体前部には、左右のフロントフレーム1,1とクロスメンバー3とによりコ字状の剛性枠が形成されるとともに、該剛性枠の車幅方向中央部とダッシュアップークロスメンバー11とが第2連結部材13を介して連結されることとなるため、車体前部構造の剛性が大幅に向上することとなる。特に、自動車正突時における耐力も大幅に向上することとなる。また、クロスメンバー3とダッシュアップークロスメンバー11とを縦方向連続する閉断面部を有する第2連結部材13で連結するようにしたことにより、上下方向への変形抑止力が増大することとなり、ノーズダイブの防止に大いに寄与することとなる。その他の作用

効果は実施例1と同様なので説明を省略する。

実施例5

第9図には、本願考案の実施例5にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項1、2および4の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例1と実施例4とを組み合わせた構成とされている。即ち、クロスメンバー3は、第1連結部材8を介してトンネル部7の上面と連結されるとともに、第2連結部材13を介してダッシュアップークロスメンバー11と連結されているのである。

このように構成したことにより、クロスメンバー3に対する補強効果が大幅に増大することとなる。その他の構成および作用効果は、実施例1および4と同様なので説明を省略する。なお、実施例2における如く、第1連結部材8をフロアパネル6と一体とする場合もある。

実施例6

第10図には、本願考案の実施例6にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項1、2および4の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例3と実施例4とを組み合わせた構成とされている。即ち、クロスメンバー3とダッシュロアパネル2との接合部とトンネル部7の下面とを第1連結部材8で連結するとともに、クロスメンバー3とダッシュアップークロスメンバー11とを第2連結部材13で連結しているのである。

このように構成したことにより、クロスメンバー3に対する補強効果が大幅に増大することとなる。その他の構成および作用効果は、実施例3および4と同様なので説明を省略する。

実施例7

第11図ないし第14図には、本願考案の実施例7にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項3の考案に対応するものである。

本実施例の場合、クロスメンバー3は、ダッシュロアパネル2の前面側に接合されている。また、ダッシュアップークロスメンバー9とカウルパネル10とにより構成されるカウル部14の前面側には、前記ダッシュロアパネル2の上部延設部2bとダッシュアップークロスメンバー9とにより構成される閉断面形状のカウルフロント15が形成されている。

しかして、前記クロスメンバー3とカウルフロント15とは、それらの車幅方向中央部において縦方向に延びる第3連結部材16を介して連結されている。該第3連結部材16も、断面ハット状を呈しており、クロスメンバー3とカウルフロント15との間を連結した状態において内部に閉断面が形成されこととなっている（第12図および第14図参照）。本実施例の場合、クロスメンバー3の両端部は、フロントフレーム1,1にのみ連結されており、ヒンジピラー5,5とは連結されていない。なお、第13図に鎖線で図示しているように、ヒンジピラー5とダッシュロアパネル2におけるクロスメンバー3の接合部とを補

強部材17を介して連結するようにする場合もある。その他の構成は実施例 1 と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、車体前部には、左右のフロントフレーム1,1とクロスメンバー 3 とによりコ字状の剛性枠が形成されるとともに、該剛性枠の車幅方向中央部とカウルフロント15とが第 3 連結部材16を介して連結されることとなるため、車体前部構造の剛性が大幅に向上することとなる。特に、自動車正突時における耐力も大幅に向上することとなる。特に、車体前部にエンジンを搭載するタイプ（即ち、フロントエンジンタイプ）の自動車においては、正突時のエンジン後退により生ずる後方移動力の一部を第 3 連結部材16が受け持つこととなるため、正突性能の向上が著しくなる。また、クロスメンバー 3 とカウルフロント15とを縦方向に連続する閉断面を有する第 3 連結部材16で連結することにより、上下方向への変形抑止力が増大することとなり、ノーズダイブの防止に大いに寄与することとなる。

実施例 8

第15図には、本願考案の実施例 8 にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 および 3 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 7 におけるクロスメンバー 3 の車幅方向中央部とトンネル部 7 の下面とを、実施例 3 における同様に第 1 連結部材 8 を介して連結している。その他の構成は実施例 7 と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、実施例 3 および実施例 7 におけると同様な作用効果が得られる。

実施例 9

第16図には、本願考案の実施例 9 にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 7 における第 3 連結部材16に代えて、クロスメンバー 3 のダッシュロアパネル 2 への接合部後面における車幅方向中央部とトンネル部 7 の上面とを、実施例 1 で使用されている第 1 連結部材 8 で連結している。その他の構成は実施例 7 と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、実施例 1 におけると同様な作用効果が得られる。

実施例10

第17図には、本願考案の実施例10にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 7 における第 3 連結部材16に代えて、クロスメンバー 3 の車幅方向中央部とトンネル部 7 の下面とを、実施例 3 における同様に第 1 連結部材 8 を介して連結している。その他の構成は実施例 7 と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、実施例 3 におけると同様な作用効果が得られる。

実施例11

第18図には、本願考案の実施例11にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 2 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 7 における第 3 連結部材16に代えて、クロスメンバー 3 のダッシュロアパネル 2 への接合部後面とダッシュアッパークロスメンバー11とを、それらの車幅方向中央部において実施例 4 と同様に第 2 連結部材13で連結している。その他の構成は実施例 7 と同様なので説明を省略する。

上記の如く構成したことにより、実施例 4 におけると同様な作用効果が得られる。

実施例12

第19図には、本願考案の実施例11にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 および 2 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例10と実施例11とを組み合わせた構成とされている。即ち、クロスメンバー 3 とトンネル部 7 の下面とを第 1 連結部材 8 で連結するとともに、クロスメンバー 3 とダッシュロアパネル 2 との接合部とダッシュアッパークロスメンバー11とを第 2 連結部材13で連結しているのである。

このように構成したことにより、クロスメンバー 3 に対する補強効果が大幅に増大することとなる。その他の構成および作用効果は、実施例10および11と同様なので説明を省略する。

実施例13

第20図には、本願考案の実施例13にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 および 2 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 9 と実施例11とを組み合わせた構成とされている。即ち、クロスメンバー 3 とダッシュロアパネル 2 との接合部とトンネル部 7 の上面とを連結する第 1 連結部材 8 と、クロスメンバー 3 とダッシュロアパネル 2 との接合部とダッシュアッパークロスメンバー11とを連結する第 2 連結部材13とを一体構成としている。

このように構成したことにより、クロスメンバー 3 に対する補強効果が大幅に増大することとなる。その他の構成および作用効果は、実施例 9 および11と同様なので説明を省略する。なお、第 1 連結部材 8 と第 2 連結部材 13 とを別体構成とする場合もある。

実施例14

第21図には、本願考案の実施例14にかかる自動車の前部車体構造が示されている。本実施例は、請求項 1 および 3 の考案に対応するものである。

本実施例の場合、実施例 7 と実施例 9 とを組み合わせた構成とされている。即ち、クロスメンバー 3 とダッ

11

ュロアパネル 2 との接合部とトンネル部 7 の上面とを第 1 連結部材 8 で連結するとともに、クロスメンバー 3 とカウルフロント 15 とを第 3 連結部材 16 で連結しているのである。

このように構成したことにより、クロスメンバー 3 に対する補強効果が大幅に増大することとなる。その他の構成および作用効果は、実施例 7 および 9 と同様なので説明を省略する。

本願考案は、上記各実施例の構成に限定されるものではなく、考案の要旨を逸脱しない範囲において適宜設計変更可能なことは勿論である。

【図面の簡単な説明】

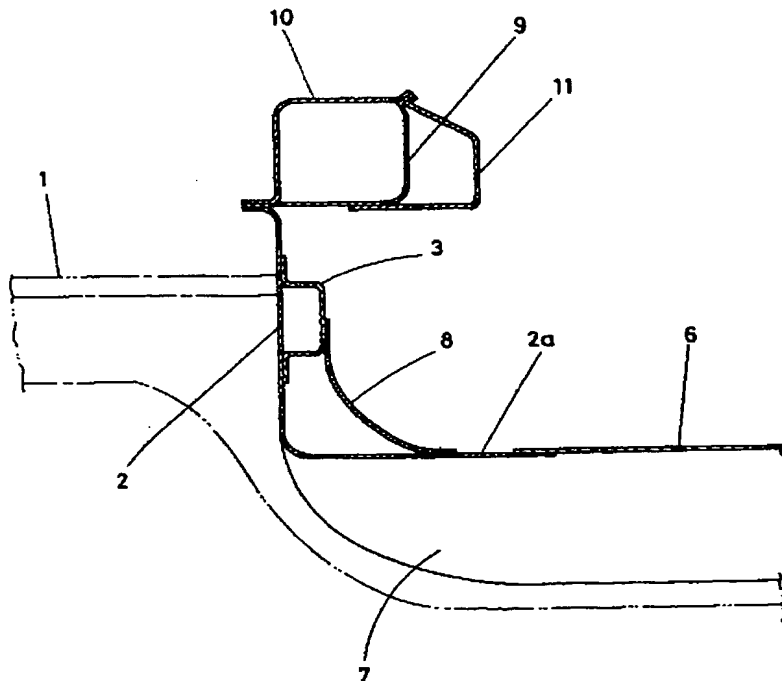
第 1 図は本願考案の実施例 1 にかかる自動車の前部車体構造を示す要部斜視図、第 2 図は第 1 図の II-II 拡大断面図、第 3 図は第 1 図の III-III 拡大断面図、第 4 図は第 1 図の IV-IV 拡大断面図、第 5 図および第 6 図は本願考案の実施例 2 および 3 にかかる自動車の前部車体構造を示す第 2 図相当図、第 7 図は本願考案の実施例 4 にかかる自動車の前部車体構造を示す要部斜視図、第 8 図は第 7 図の VIII-VIII 拡大断面図、第 9 図および第 10 図は本願考案の実施例 5 および 6 にかかる自動車の前部車体

12

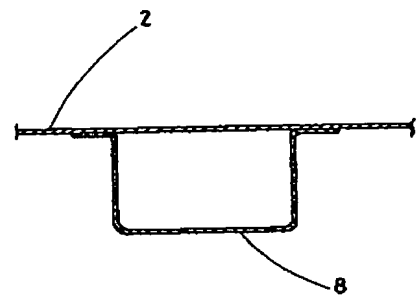
構造を示す第 8 図相当図、第 11 図は本願考案の実施例 7 にかかる自動車の前部車体構造を示す要部斜視図、第 12 図は第 11 図の XII-XII 拡大断面図、第 13 図は第 11 図の XIII-XIII 拡大断面図、第 14 図は第 11 図の XIV-XIV 拡大断面図、第 15 図ないし第 21 図は本願考案の実施例 8 ～ 14 にかかる自動車の前部車体構造を示す第 12 図相当図である。

- 1 ……フロントフレーム
- 2 ……ダッシュロアパネル
- 3 ……クロスメンバー
- 5 ……ヒンジピラー
- 6 ……フロアパネル
- 7 ……トンネル部
- 8 ……第 1 連結部材
- 9 ……ダッシュアッパーパネル
- 10 ……カウルパネル
- 11 ……ダッシュアッパークロスメンバー
- 13 ……第 2 連結部材
- 14 ……カウル部
- 15 ……カウルフロント
- 16 ……第 3 連結部材

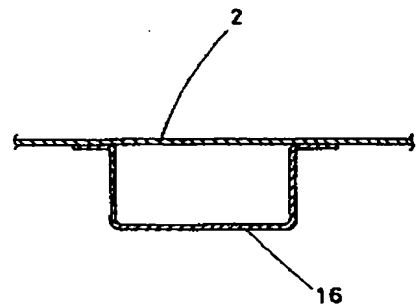
【第 2 図】



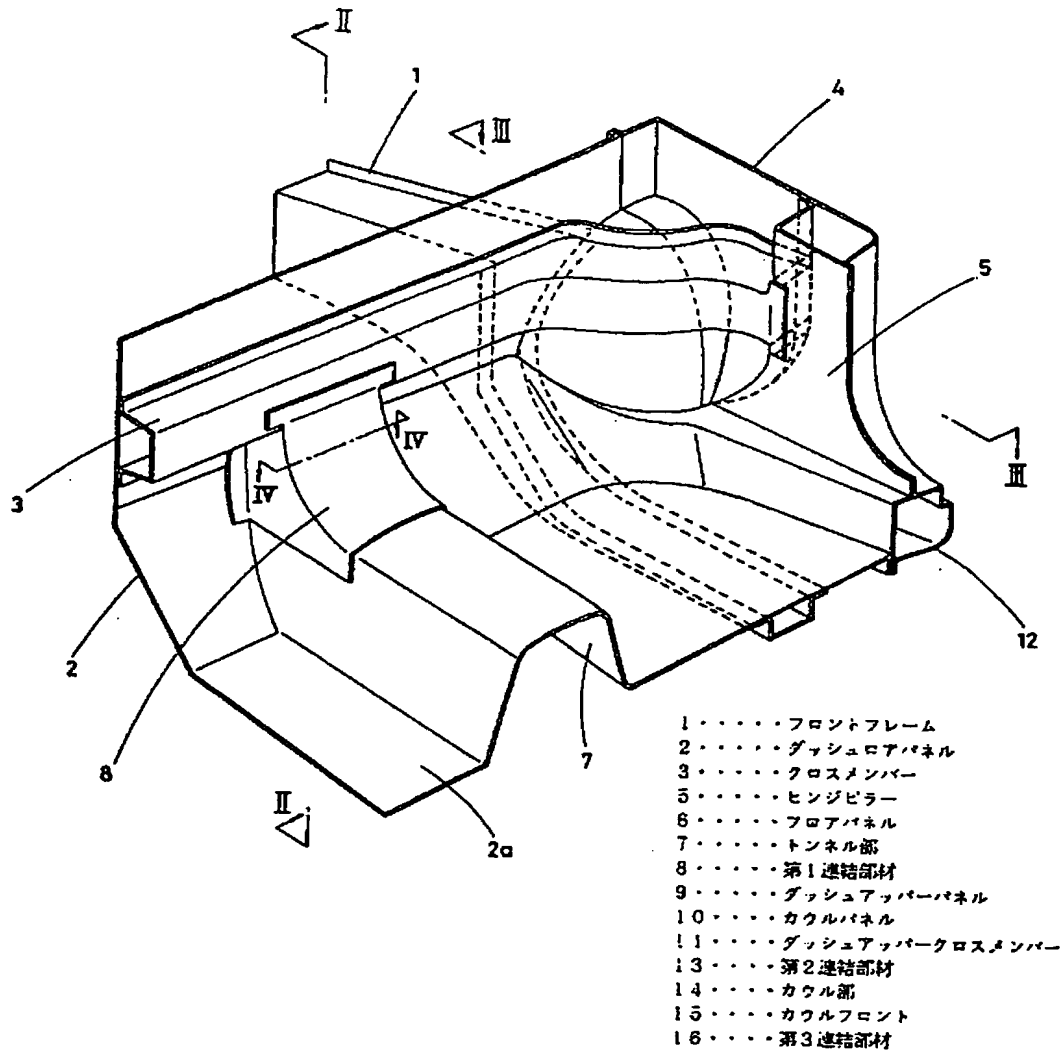
【第 4 図】



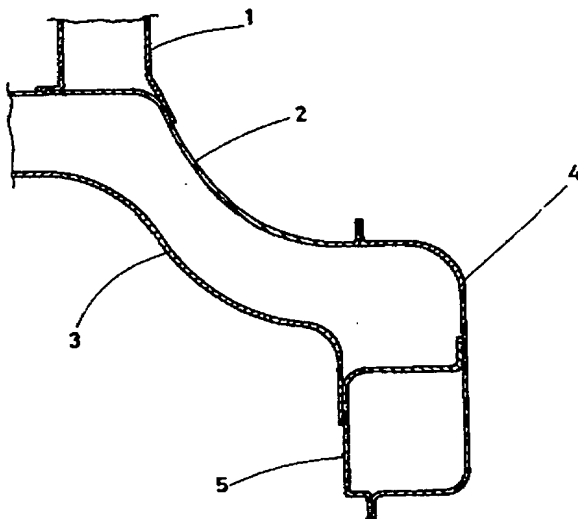
【第 14 図】



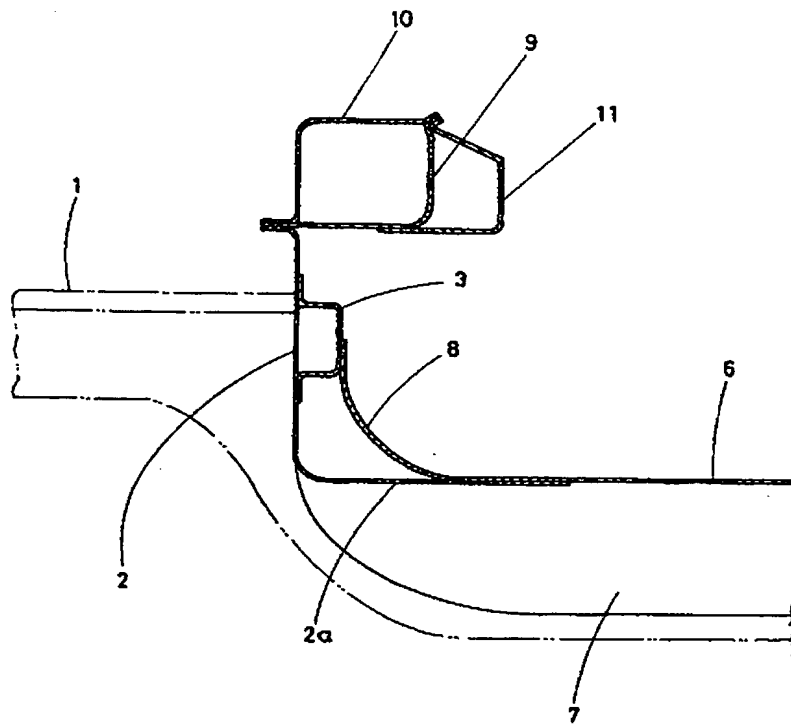
【第1図】



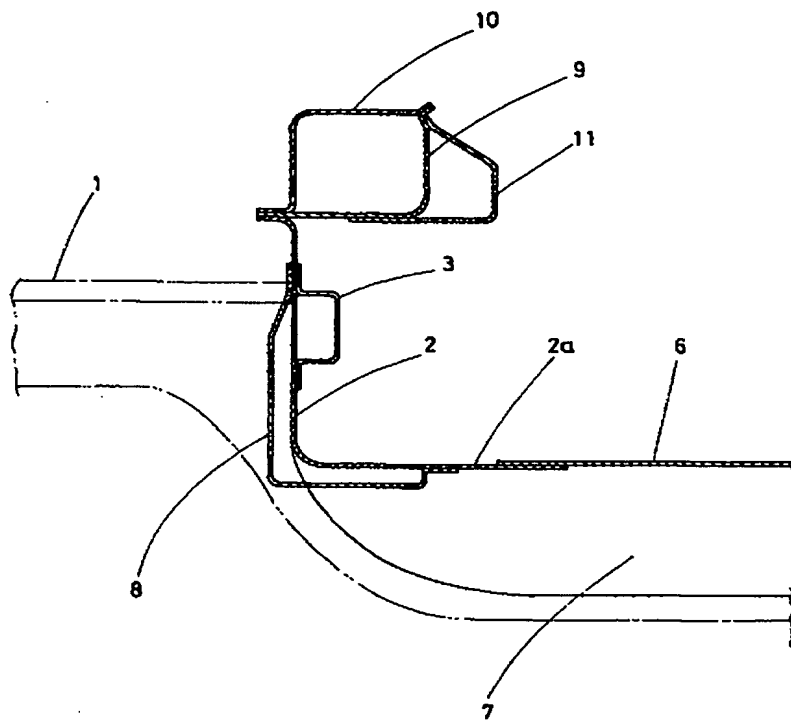
【第3図】



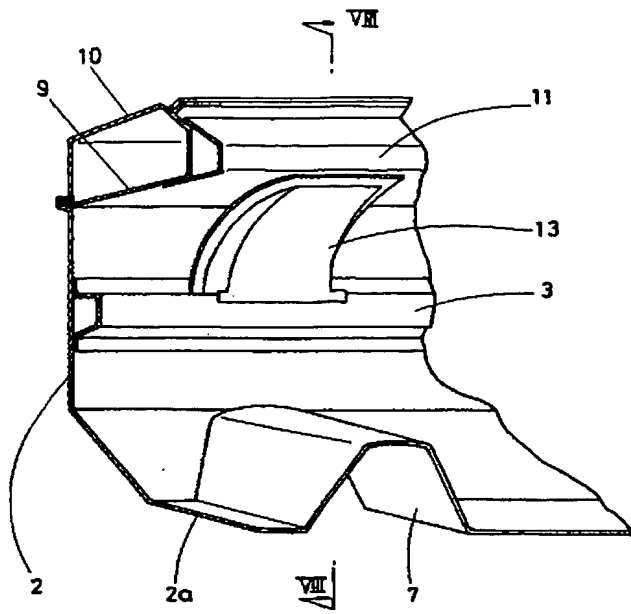
【第5図】



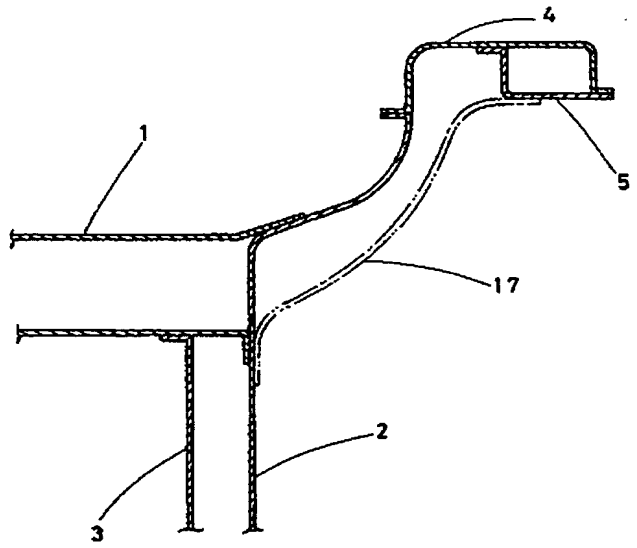
【第6図】



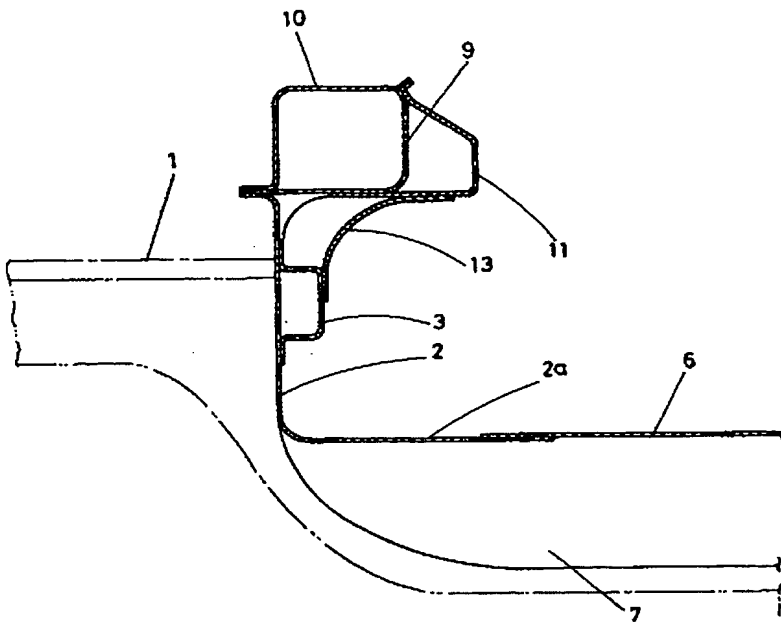
【第 7 图】



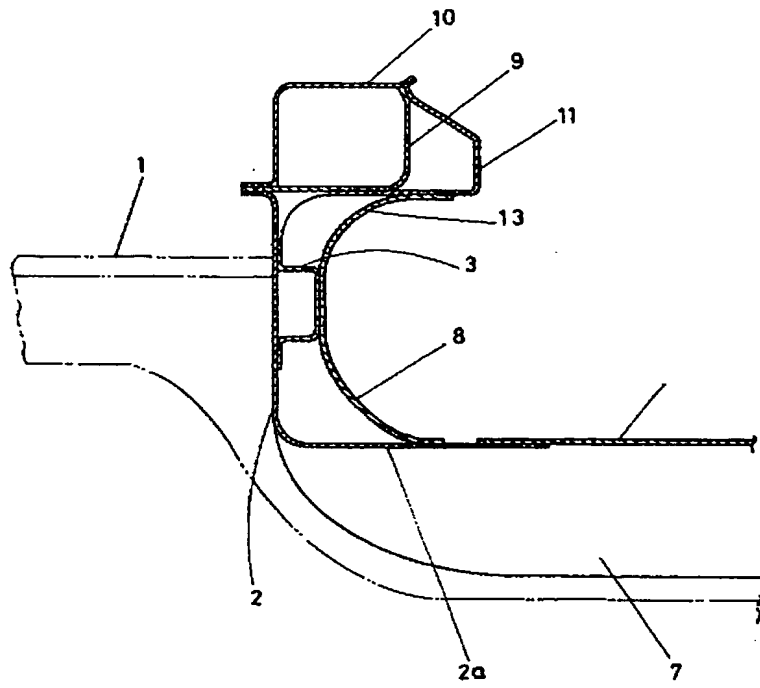
【第 13 图】



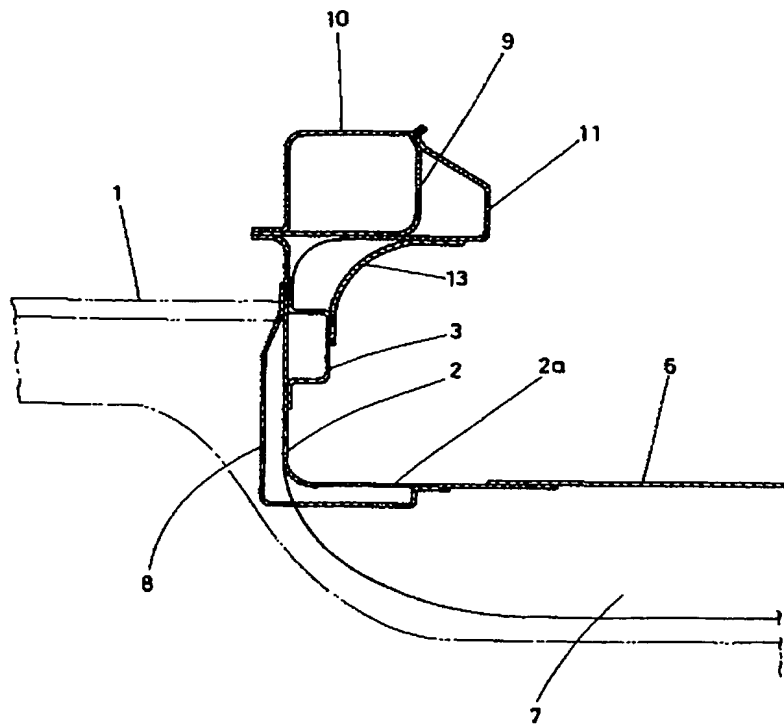
【第 8 图】



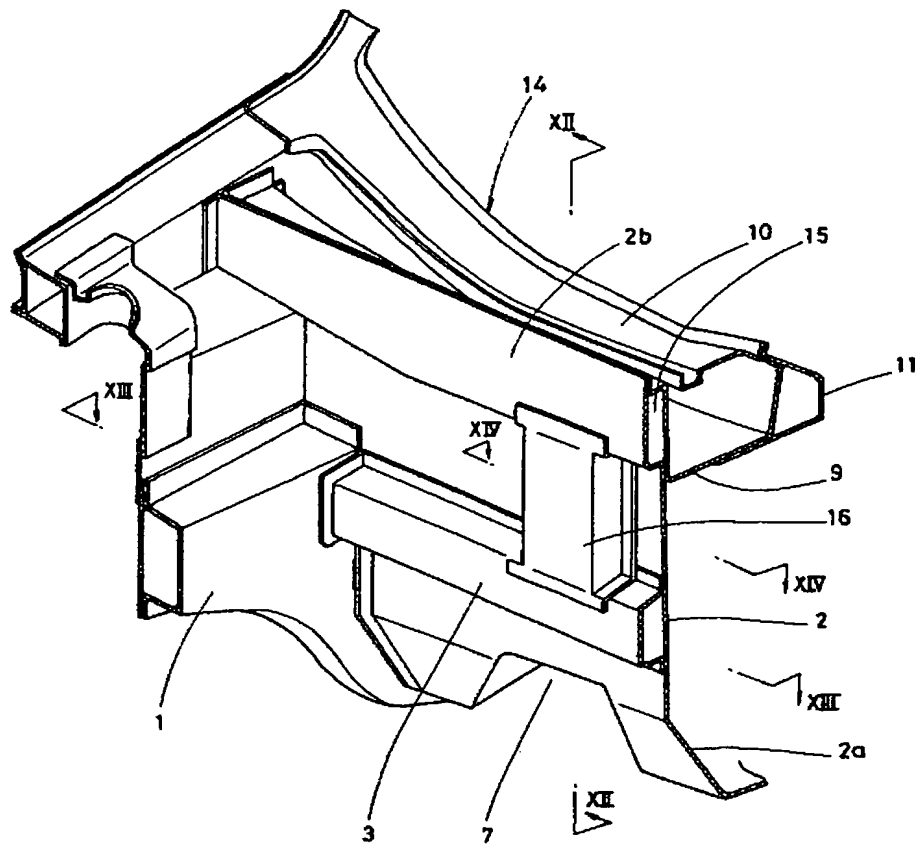
【第 9 図】



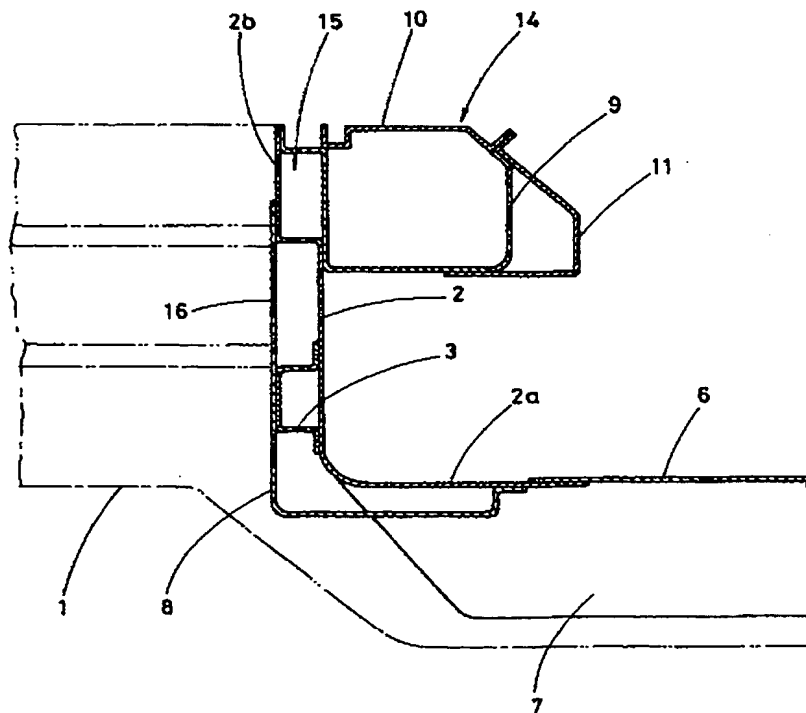
【第 10 図】



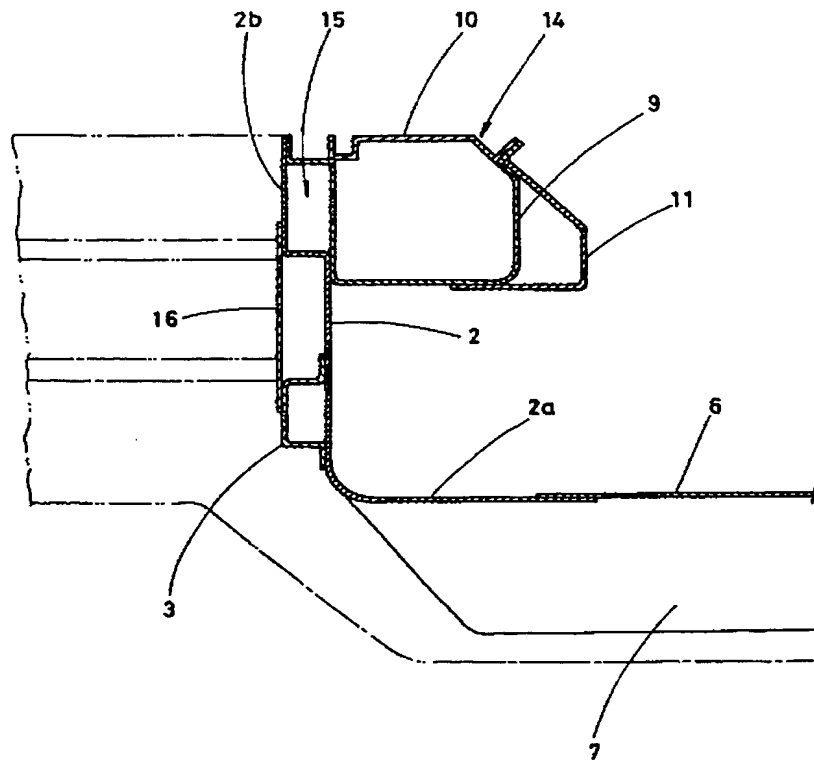
【第 1 1 図】



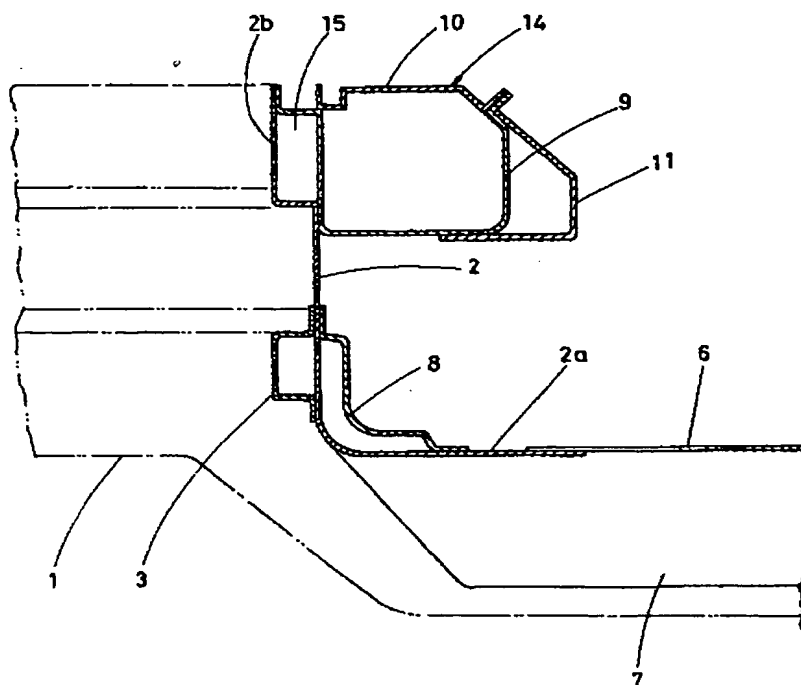
【第 1 5 図】



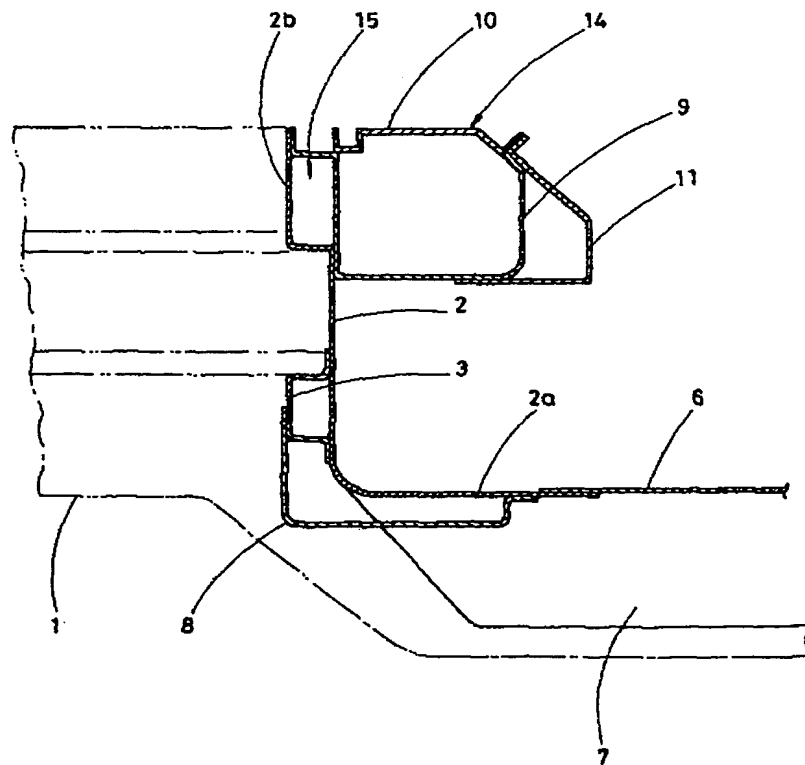
【第 1 2 図】



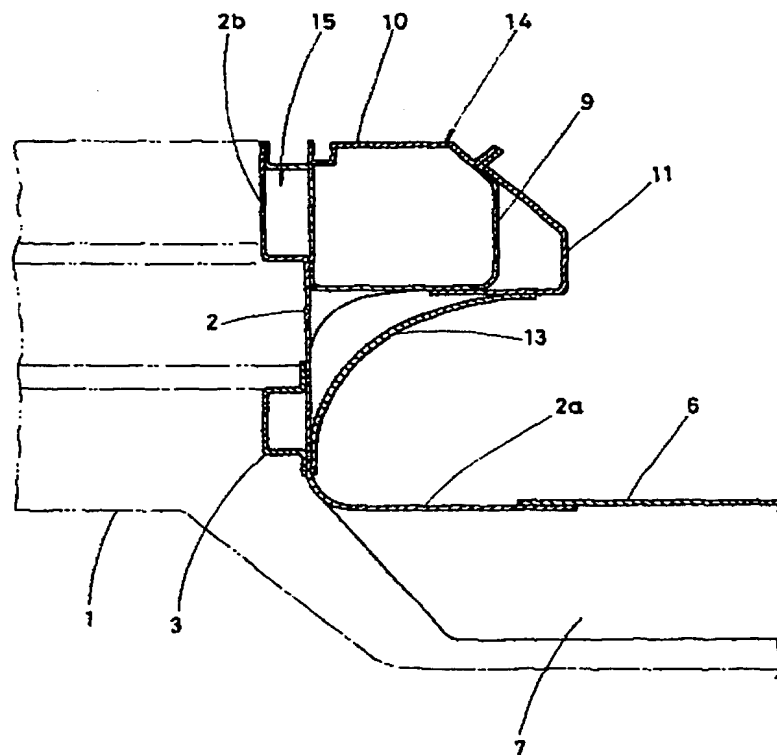
【第 1 6 図】



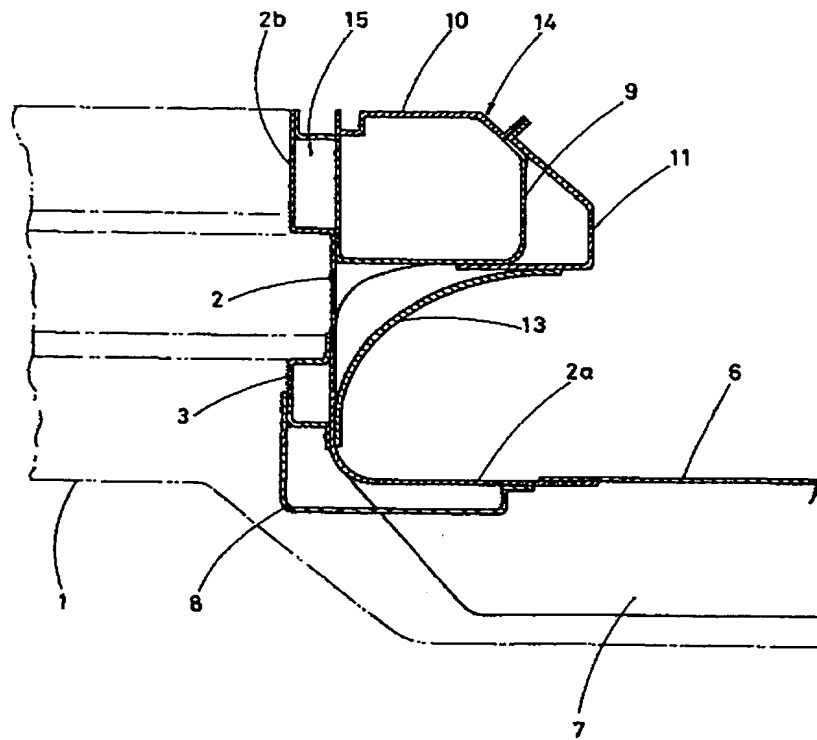
【第17図】



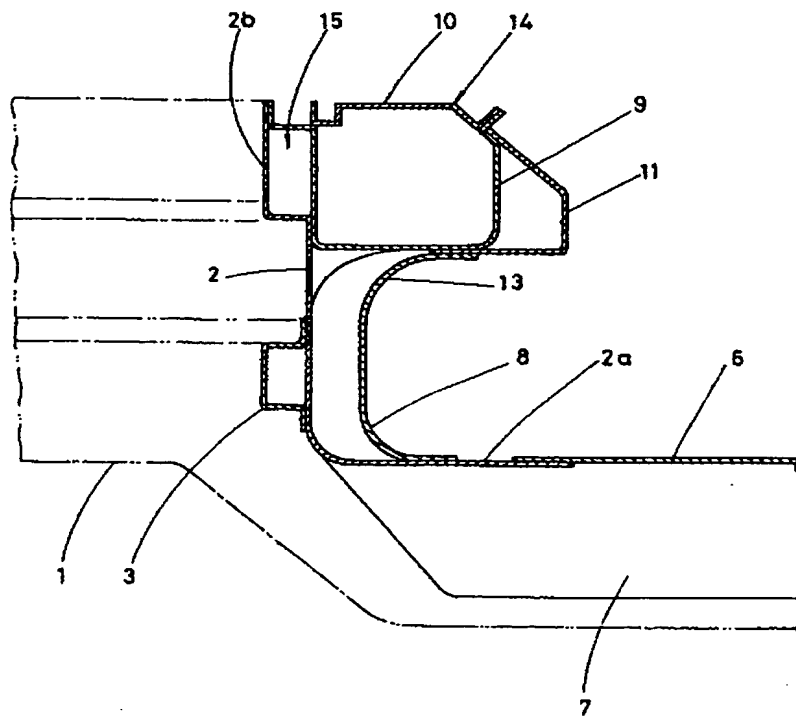
【第18図】



【第 1 9 図】



【第 2 0 図】



【第 2 1 図】

